Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5631**

19. Wahlperiode 08.11.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dr. Lukas Köhler, Dr. Martin Neumann, Frank Sitta, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Ma-rio Brandenburg, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Christian Dürr, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Her-brand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Kulitz, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Hagen Reinhold, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Dr. Andrew Ullmann und der Fraktion der FDP

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
– Drucksachen 19/4727, 19/5563 –

Entwurf eines Gesetzes zur Anpassung der Rechtsgrundlagen für die Fortentwicklung des Europäischen Emissionshandels

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Synthetische Kraftstoffe wie beispielsweise e-Fuels haben das Potenzial, einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung des Verkehrssektors zu leisten. Grüner Wasserstoff oder Diesel und Benzin, die in Power-to-X-Verfahren aus erneuerbarem Strom und CO_2 hergestellt werden, ermöglichen die treibhausgasneutrale Nutzung von Verbrennungsmotoren, die somit Teil eines klimafreundlichen Antriebsmixes in der europäischen Fahrzeugflotte sein können. Im Rahmen der Verhandlungen über die künftigen CO_2-Flottengrenzwerte in der EU findet derzeit jedoch eine einseitige Fokussierung auf die Elektromobilität statt. So ist in den derzeitigen Vorschlägen des Europäischen Parlaments und des Rates vorgesehen, den Anteil batteriebetriebener Fahrzeuge der Hersteller auf die jeweiligen Flottengrenzwerte anzurechnen. Die Nutzung synthetischer Kraftstoffe wird hingegen nicht berücksichtigt. Alleiniges Ziel der entsprechenden Verordnung muss jedoch die Reduktion der CO_2-Emissionen sein. Eine darüber hinaus gehende Verpflichtung auf bestimmte Antriebsformen ist hingegen nicht nur unnötig, sondern sogar kontraproduktiv, da sie die Entwicklung anderer klimafreundlicher Technologien behindert.

II. Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

im Rahmen der Trilog-Verhandlungen auf eine technologieoffene Ausgestaltung der künftigen Regulierung hinzuwirken, in der die CO_2-Vermeidung durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe ebenso Berücksichtigung findet wie die Elektromobilität. Um diese technologieoffene Ausgestaltung zu erreichen, schlägt der Bundestag einen an Art. 16 des Entwurfs des Bundesrates der Schweiz für die Totalrevision des Bundesgesetzes über die Verminderung von Treibhausgasemissionen orientierten zusätzlichen Abschnitt in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Neufassung) vor.

Berlin, den 8. November 2018

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Die Senkung der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor ist auf unterschiedliche Art und Weise möglich. Die Elektromobilität kann einen wichtigen Beitrag dazu leisten, wenn die in den Fahrzeugen verbauten Batterien mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden. Gleiches gilt jedoch für Verbrennungsmotoren, die mit aus erneuerbaren Energien und CO_2 hergestellten synthetischen Kraftstoffen betankt werden. Auf Grund der unterschiedlichen Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmer sowie der Stärken und Schwächen der unterschiedlichen Technologien ist eine einseitige Fokussierung der künftigen Regulierung auf eine einzelne Antriebsform zu vermeiden. Die aktuellen Vorschläge als Grundlage der Trilog-Verhandlungen in der EU zielen jedoch genau darauf ab: Die Automobilindustrie soll über Quotenregelungen zur Produktion von Elektroautos verpflichtet werden. Für die Berechnung der Emissionen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor würde hingegen die ausschließliche Nutzung von Diesel und Benzin aus fossilem Mineralöl unterstellt. Dadurch würden Anreize gesetzt, ausschließlich in die Weiterentwicklung der Elektromobilität statt in andere emissionsfreie Technologien zu investieren. Die pauschale Unterteilung in klimafreundliche Elektromobiliät und klimaschädliche Verbrennungsmotoren wäre allerdings nicht nur klimapolitisch falsch, sondern auch aus weiteren Nachhaltigkeitsaspekten bedenklich. Insbesondere der Rohstoffbedarf sowie noch offene Fragen des Batterierecyclings müssen in der Gesamtbilanz der E-Mobilität berücksichtigt werden. Um Technologieoffenheit in der europäischen Klimapolitik im Verkehrssektor zu gewährleisten, muss die Bundesregierung daher darauf hinwirken, dass auch die Nutzung synthetischer Treibstoffe künftig auf die Flottenverbrauchswerte angerechnet wird. Art. 16 des Entwurfs der Totalrevision des Schweizer CO_2-Gesetzes bietet dafür einen praktikablen Vorschlag, der inhaltlich auch in die entsprechende EU-Verordnung aufgenommen werden kann:

„Absatz 1: Hersteller und Importeure von Fahrzeugen können beantragen, dass die CO_2-Verminderung, die durch die Verwendung von Treibstoffen erzielt wird, die mittels Elektrizität aus erneuerbaren Energien hergestellt werden (synthetische Treibstoffe), bei der Berechnung der CO_2-Emissionen ihrer Neuwagenflotte berücksichtigt wird. Sie müssen hierfür Nachweise vorlegen, aus denen hervorgeht, welche Menge solcher Treibstoffe ihnen welcher Inverkehrbringer vertraglich zurechnet.

Absatz 2: Die CO_2-Verminderung nach Absatz 1 bestimmt sich nach:

1. der Summe der für das betreffende Jahr vertraglich zurechneten Mengen synthetischer Treibstoffe;
2. der Anzahl Fahrzeuge in der Neuwagenflotte, für die synthetischen Treibstoffe verwendet werden können und
3. dem Umfang der CO_2-Emissionen, die die Fahrzeuge nach Buchstabe b während ihrer durchschnittlichen Lebensdauer erwartungsgemäß verursachen.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.